

УДК 338.47

**Кородюк Игорь Степанович**

*Д-р экон. наук, профессор, проректор БГУ,  
Байкальский государственный университет,  
Иркутск, Россия*

**Гринев Дмитрий Михайлович**

*Аспирант,  
Байкальский государственный университет,  
Иркутск, Россия,  
e-mail: grinevdm@mail.ru*

## **ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ, ВОПРОСЫ СЕБЕСТОИМОСТИ АВИАПЕРЕВОЗОК**

**Аннотация.** Статья посвящена изучению процесса эволюционирования отраслевых методических рекомендаций по определению себестоимости авиационных услуг, применяемых в различное время российскими авиакомпаниями. Наряду с методиками, разработанными еще во времена плановой советской экономики, были рассмотрены современные методические рекомендации, применяемые ведущими российскими и зарубежными авиакомпаниями. Основной акцент в работе был сделан на выявление ключевых особенностей каждой из рассмотренных методик.

**Ключевые слова:** Авиакомпания, аэропорт, авиаперевозки, методы определения себестоимости, структура затрат авиакомпании.

*Статья издана по результатам проведенной II Международной научно-практической конференции «Развитие малого предпринимательства в Байкальском регионе» в рамках Всемирной недели Предпринимательства, кафедра Экономики предприятий и предпринимательской деятельности (ФГБОУ ВО Байкальский государственный университет, Иркутск, Российская Федерация, 20.11.2019 г.).*

**Igor' S. Korodyuk**

*Doctor of Economic Sciences, Professor,  
Vice-Rector of Baikal State University,  
Baikal State University,  
Irkutsk, Russia*

*Dmitrij M. Grinev*  
Postgraduate student,  
Baikal State University,  
Irkutsk, Russia

## ENTREPRENEURSHIP IN AIR TRANSPORT, ISSUES OF COST AIR TRANSPORTATION

**Abstract.** The article is devoted to studying the evolution of industry guidelines for determining the cost of aviation services used at different times by Russian airlines. Along with the methods developed back in the days of the planned Soviet economy, modern methodological recommendations used by leading Russian and foreign airlines were considered. The main emphasis in the work was made on identifying the key features of each of the considered methods.

**Keywords:** airline, airport, air transportation, costing methods, airline cost structure.

**Введение.** Деятельность почти любого авиаперевозчика в условиях современной экономической обстановки, характеризующейся значительной неопределённостью и нестабильностью, дополнительно осложнена низкой неплатежеспособностью населения и жесткой конкуренцией как со стороны российских, так и зарубежных авиакомпаний. В этой связи вопросы сокращения затрат коммерческой и технической эксплуатации воздушных судов (ВС) требует самого пристального внимания. Снижение эксплуатационных затрат путем оптимизации структуры расходов является одним из наиболее значимых факторов, влияющих на финансовое состояние авиакомпании, при этом сам процесс оптимизации не должен осуществляться за счет снижения уровня безопасности полетов. Необходимым условием минимизации издержек авиаперевозчика является определение направлений по снижению себестоимости услуг и его контроля посредством структуризации и детализации всех ее составляющих. Необходимость такого контроля (как самого показателя, так и входящих в его структуру затрат) обуславливается низкой, зачастую отрицательной рентабельностью авиационного бизнеса в целом, экономика которого не редко функционирует в около нулевой зоне рентабельности [6].

**Цели и задачи исследования, методика исследования.** Основная исследовательская задача заключалась в поиске ключевых особенностей тех или иных методических рекомендаций, обеспечивающих как корректный расчет себестоимости коммерческой загрузки, так и возможность принятия своевременных управленческих решений, на основе анализа структуры затрат. Цель исследования заключалась в построении процесса эволюционирования различных методик определения себестоимости авиационных услуг российских авиакомпаний, с выявлением ключевых особенностей каждой из них, при этом были рассмотрены

как методики, применяемые еще в советский период, так и методики, отвечающие всем современным требованиям.

Показатель себестоимости авиаперевозок, являясь одним из наиболее ключевых интегральных экономических показателей, отражает практически все стороны деятельности авиаперевозчика и перевозочного процесса. При этом на различных этапах развития российской и советской гражданской авиации, используемые методики расчета себестоимости, значительно отличались друг от друга. Основные этапы эволюционирования методик определения себестоимости, применяемые советскими и российскими авиакомпаниями представлены ниже:

- Методика оптимизации налета часов, определения себестоимости и цены самолето-часа (в последней редакции от 07.02.1991 № 102/У) [1].

- Методические рекомендации по определению себестоимости рейсов воздушных судов гражданской авиации от 19.10.1993 г. № ДВ15.1-178 [2].

- Методические рекомендации по определению себестоимости внутренних и международных рейсов для российских авиакомпаний от 15.07.1999 г. № ФСВТ 7.7-188 [3].

- Методы расчет себестоимости авиационных услуг по суммам покрытия.

Первая методика была разработана и активно применялась в советское время, когда все воздушные перевозки в стране осуществлялись единым авиапредприятием «Аэрофлот». В состав советского «Аэрофлота» входила не только сама авиакомпания, в ее современном понимании, но и вся аэропортовая сеть страны и вся система технического обслуживания самолетного и вертолетного парка. Отличительной особенностью такой кооперации летного, аэропортового и технического комплексов, являлось полное отсутствие взаимных платежей за оказанные друг другу услуги. Расчет себестоимости и формирование расходов осуществлялось в целом по парку воздушных судов одного типа, в разрезе процессов эксплуатации: коммерческое и техническое обеспечение рейса, техническое обслуживание и ремонт, полет и стоянка воздушной техники.

Сам принцип распределения затрат по состояниям процесса использования парка воздушных судов заключался в распределении статей расходов на каждое состояние, с дальнейшим ранжированием на две группы затрат: зависящие и независящие от объема производства. Калькуляция расходов осуществлялась в разрезе крупных структурных подразделений: аэропорт, летный авиаотряд, авиационно-техническая база (АТБ). К расходам АТБ относились заработная плата инженерно-технического состава, затраты на текущий ремонт и прочие общепроизводственные расходы. К расходам летного авиаотряда относились: затраты на топливо и амортизация ВС, заработная плата летного состава и прочие производственные расходы. Все оставшиеся затраты составляли расходную часть аэропортового комплекса.

В методике от 1993 года общая концепция определения себестоимости рейса имела ориентацию на определение эксплуатационных расходов, завися-

щих как от характеристик и условий конкретного рейса, так и от условия аэропорта отправления, назначения и транзита. Эти методические рекомендации основывались на определении затрат от эксплуатации воздушных судов на основе их летно-технических характеристик и базовой стоимости, прочих расходов (в т.ч. агентских отчислений). Начало ее активного использования в начале 90-ых годов, совпало с периодом активной приватизации авиационной отрасли. В этот период на всей территории нашей страны в областных и краевых центрах, структурные региональные подразделения компании «Аэрофлот» (бывшие объединенные авиаотряды) были разделены на самостоятельные бизнес-единицы: авиакомпании и аэропорты.

В настоящее время для решения методических вопросов, касающихся определения себестоимости авиаперевозок, действуют рекомендации, опубликованные в 1999 году, имеющие для авиаперевозчиков рекомендательный характер. В методике перечислены все статьи расходов, которые могут быть прямо включены в себестоимость рейсов. Согласно этим методическим рекомендациям, все расходы авиаперевозчика разделяются на две группы: затраты, имеющие зависимость от налета часов на определенных типах ВС (величина этих затрат коррелируются с общим количеством выполненных рейсов) и затраты, непосредственно, связанные с выполнением полетов (изменение количества рейсов не влияет на затраты этой группы).

Затраты первой группы или по-другому прямые переменные расходы зависят от типа ВС и условий маршрутной сети авиаперевозчика. Прямые переменные расходы будут изменяться при изменении количества рейсов за отчетный период. Наряду с основными расходами этой группы: аэронавигационных и аэропортовых сборов, расходов на топливо, к ней так же относят: часть расходов на техническое обслуживание (только оперативное техническое обслуживание, так называемая «встреча-вылет»), часть зарплаты летного состава (оплата за налет часов), страхование коммерческой загрузки, отчисление авиаагентству (за бронирование и выписку авиабилетов), расходы на питание и содержание летного состава в рейсе, питание пассажиров и их возможное содержание в случае задержек. Затраты этой группы позволяют наиболее достоверно учесть фактические условия эксплуатации самолетов и их технико-экономические показатели, реальную пассажирскую загрузку, фактическую стоимость топлива, аэропортовых и аэронавигационных сборов для различных маршрутов, аэропортов вылета и посадки.

Вторая группа прямых постоянных затрат отражает фактические расходы авиаперевозчика на содержание воздушных судов в себестоимости рейса. Эти затраты изначально рассчитываются по каждому типу ВС за определённый отчетный период. Ко второй группе прямых постоянных расходов относят: расходы на лизинг и страхование ВС, расходы на капитальный ремонт и амортизацию. Дополнительно учитываются расходы, связанные с летным составом: его

обучение, страхование, часть зарплаты летного состава (постоянная составляющая) а также социальные отчисления. К этой группе затрат относят часть расходов за техническое обслуживание (его периодические формы). Особенность затрат этой группы заключается в том, что при изменении общего объема авиаперевозок сумма каждой статьи затрат в течение отчетного периода остается постоянной, при этом изменение количества выполненных рейсов не влияет на итоговую сумму затрат для данного типа ВС. Расчет затрат этой группы, предполагает определение удельных показателей по каждой статье в расчете на 1 летный час (для данного типа ВС). Далее итоговая сумма затрат, имеющих прямую зависимость от налета часов данного типа, определяется как произведения удельных показателей и времени выполнения рейса.

Наряду с двумя основными группами затрат, в методике 1999 года выделяют третью группу косвенных или накладных расходов. Эти затраты изначально исчисляются в целом по авиакомпании, а лишь затем перераспределяются пропорционально объемам перевозочной деятельности. Выделение этих расходов в отдельную группу связано с тем, что их невозможно прямо отнести на рейсы маршрутной сети авиаперевозчика. Затраты этой группы в первую очередь связаны с процессом управления авиакомпанией, к ним относятся: расходы на заработную плату управленческого и прочего наземного персонала, затраты, связанные с организацией собственной сети продаж и продвижение услуг на рынок, а также содержание представительств и прочие общехозяйственные расходы.

В настоящее время многие российские авиакомпании перешли от методик определения «полной» себестоимости услуг, затрудняющих принятие оперативных коммерческих решений к расчету себестоимости по суммам покрытия, более ориентированным на процесс управления. Согласно этой методики происходит разделение всех операционных затрат на косвенные и прямые, которые в свою очередь подразделяются на постоянные и переменные. Прямые переменные затраты в виду особой специфики авиаперевозочной деятельности обладают двумя явно выраженными функциями: часть затрат этой группы непосредственно связаны с полетом ВС (например, расходы на топливо), а другая часть затрат с предоставлением сервиса пассажирам как на земле, так и в воздухе (расходы, связанные с пассажирами, например, расходы на бортпитание).

Поэтапный расчет себестоимости авиаперевозок позволяет определить финансовый результат работы авиапредприятия, а также «пороговые» значения пассажирской загрузки, соответствующие значению точки безубыточности. Оценка эффективности деятельности авиаперевозчика с использованием этой методики позволяет определить объем денежных средств, остающихся в распоряжении авиакомпании после учета: прямых переменных расходов, прямых переменных и постоянных расходов, всех прямых расходов и прочих производственных затрат, или общей суммы всех затрат авиакомпании.

Положительная сумма покрытия по общей сумме прямых расходов позволяет авиаперевозчику финансировать поддержание летной годности своих воздушных судов и их возможную замену, а также покрывать лизинговые платежи и расходы на летно-технический персонал. Положительная сумма покрытия всей суммы полных операционных затрат говорит о положительной рентабельности бизнеса в целом см. рис. 1 [5].

<b>расчет сумм покрытия и прибыльности рейса</b>	
	Доходы от рейса
	Прямые переменные затраты
	<b>Сумма покрытия 1 (доходы минус прямые переменные затраты )</b>
	Прямые постоянные затраты
	<b>Сумма покрытия 2 (доходы минус общая сумма прямых затрат)</b>
	Прочие производственные, накладные и административные затраты
	<b>Сумма покрытия 3 (доходы минус общая сумма затрат)</b>

Рис. 1. Расчет сумм покрытия и прибыльности рейса

**Полученные результаты, выводы.** Из вышеперечисленных методик, только две последние используются в настоящее время. В общем случае методика расчета себестоимости рейса от 1999 года сводится к расчету основных статей эксплуатационных расходов. Эти средневзвешенные показатели, характеризующие парк используемых авиакомпаний ВС за определенный временной период, в целом не несут в себе глубокой детализации и структуризации затрат, что не позволяет развернуто определить расходы конкретного рейса. Причина этого кроется в самой методике расчета, которая дает оценку эксплуатационным затратам путем их осреднения за достаточно большой временной интервал [6]. К тому же некоторые статьи общепроизводственных расходов, при таком способе расчета себестоимости, имеют достаточно грубое распределение по объектам их калькуляции. В свою очередь, менеджмент авиакомпаний, не имея четкого понимания структуры затрат, испытывает значительные сложности, связанные с принятием управленческих решений.

Детальная структуризация затрат, представленная совместно с суммами покрытия, позволяет оценить за заданный временной период показатели прибыльности пассажирского или грузового рейса, одного или нескольких маршрутов, или авиакомпании в целом. Все это способствует как эффективному обеспечению мониторинга прибыльности рейсов, так и оперативному принятию управленческих решений. Минимально-необходимым условием выполнения рейса является положительное значение суммы покрытия 1, т.к. разница между доходом и прямыми переменными расходами должна быть всегда положительной. Отрицательное значение этого показателя является основанием, для рассмотрения вопроса о закрытии/отмене рейса.

